Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 151 Structuurvisie Calandbrug

Nr. 2 HERDRUK[1]

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2015

U bent op 9 februari 2015[2] geïnformeerd over de vaststelling en onderbouwing van de ontwerp structuurvisie van het project Calandbrug, met het Theemswegtracé als voorkeursoplossing. De toen meegezonden ontwerpstructuurvisie en de bijbehorende plan-MER (milieueffectrapport) hebben van 12 februari tot en met 25 maart ter inzage gelegen. Ook is de plan-MER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. De zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. zijn inmiddels verwerkt in de definitieve structuurvisie. Deze heb ik vastgesteld. De plan-MER is ongewijzigd gebleven. Conform artikel 7, lid 2 van de Tracéwet zend ik u de structuurvisie toe[3]. De structuurvisie, de Nota van antwoord en de plan-MER zijn binnenkort te downloaden via www.platformparticipatie.nl en zullen tevens in te zien zijn op diverse locaties.

Met vaststelling van de structuurvisie is de verkenningsfase, conform de Tracéwet, afgerond. De procedure die deze wet voorschrijft zal ook in de verdere fasen worden gevolgd. Dat betekent dat ik hierna nog een ontwerp en definitief tracébesluit zal vaststellen.

Project Calandbrug

De Calandbrug bij Rozenburg (gemeente Rotterdam) ontsluit het spoorwegverkeer van en naar Europoort en de Maasvlakte, vormt een doorgaande wegverbinding (N15) en ligt over de enige toegangspoort voor de zeescheepvaart van en naar de Brittanniëhaven. De Calandbrug is in 2020 aan het einde van haar technische levensduur. Samen met het groeiende treinverkeer over de Betuweroute, het scheepvaartverkeer naar

---

[1] I.v.m. tekstuele correctie
[2] Kamerstuk 34 151, nr. 1.
[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-34151-2-n1
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

de Brittanniëhaven en wegverkeer betekent dit dat er een structurele oplossing moet komen voor de Calandbrug.

Voorkeursoplossing Theemswegtracé

In overleg met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), de gemeente Rotterdam en Metropoolregio Rotterdam – Den Haag is besloten de voorkeur te geven aan het zogenaamde Theemswegtracé. Rijkswaterstaat en Prorail hebben aangegeven het hiermee eens te zijn. In deze oplossing wordt de Havenspoorlijn verlegd en rijdt het treinverkeer niet langer over de Calandbrug. Deze oplossing past het best bij de doelstellingen om de levensduur van de brug te verlengen en het verwachte capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer op te lossen. Door het Theemswegtracé kruisen het treinverkeer en de zeescheepvaart elkaar niet meer.
De brug voor het wegverkeer blijft liggen en wordt gerenoveerd.
De aanleg van het Theemswegtracé past in de ontwikkeling van de Betuweroute waarvoor nu ook het derde spoor in Duitsland wordt aangelegd. Hierdoor kan de capaciteit van de Betuweroute ten volle worden benut.

De zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r.
De Commissie voor de milieueffectrapportage is van oordeel dat het MER in combinatie met de informatie in de MKBA de essentiële informatie bevat om een beslissing te kunnen nemen over de voorkeursoplossing voor de Calandbrug, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De Commissie geeft tevens aanbevelingen voor het project-MER dat in de volgende fase, de planuitwerkingsfase eindigend met een tracé besluit, wordt opgesteld. Het betreft aanbevelingen tot het nader uitwerken van de externe veiligheidsrisico's. Ik heb het advies volledig overgenomen.

Er zijn 38 zienswijzen ingediend, waarvan 32 unieke. De zienswijzen zijn ingediend door bewoners, bedrijven en overheden. De zienswijzen van de bewoners gaan voornamelijk over zorgen over de leefomgeving van de nabije dorpen Zwartewaal, Heenvliet en Geervliet, met name ten aanzien van geluidoverlast. De zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging aangezien de verwachte milieueffecten binnen de kaders van de wet- en regelgeving vallen. Specifiek voor geluid geldt dat de geluidbelasting vanwege spoorverkeer onder de streefwaarde van 55 dB blijft. Bedrijven vragen vooral aandacht voor mogelijke verstoring van hun bedrijfsvoering en voor veiligheid. Deze punten worden onderkend en zijn onderdeel van de planuitwerkingsfase, waarin het ontwerp verder wordt gedetailleerd. Er worden geen onoplosbare knelpunten verwacht. Overheden vragen met name aandacht voor een goede inpassing. Uiteraard wordt deze aandacht gegeven in de komende fase. De ingediende zienswijzen zijn van een antwoord voorzien in de Nota van Antwoord. Deze wordt tegelijkertijd met de structuurvisie openbaar gemaakt.

Aanleg Theemswegtracé door Havenbedrijf Rotterdam

In de begroting is een budget beschikbaar van € 158 mln om de Calandbrug grootschalig te renoveren. De investeringskosten voor het Theemswegtracé zijn in de verkenning geraamd op € 366 mln (incl BTW). Ik heb u eerder gemeld daarvoor geen budget beschikbaar te hebben en de inzet van extra rijksmiddelen niet te kunnen verantwoorden op basis van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Op 10 juli 2015 hebben de lidstaten van de Europese Unie in het CEF-comité unaniem ingestemd met het voorgenomen besluit van de Europese Commissie

over de subsidies aan een aantal geselecteerde TEN-T projecten. Onderdeel hiervan is een subsidie van € 60 mln voor het Theemsweg-tracé.
HbR hecht veel waarde aan het Theemswegtracé en heeft voorgesteld de realisatie van dit tracé op zich te nemen. HbR zal voor eigen rekening het Theemswegtracé aanleggen. De gereserveerde € 158 mln kan voor de aanleg van het Theemswegtracé worden benut. Een deel van die bijdrage is bestemd voor de renovatie van de toekomstige Calandwegbrug: na verwijdering van het spoordeel van de brug blijft immers de wegbrug gehandhaafd. IenM is bereid om gedeeltelijk mede risico te dragen wanneer de kosten wegens optreden risico's uitstijgen boven de huidige door HbR geraamde kosten. Elke raming kent immers een bandbreedte. De afgesproken risicoverdeling is naar rato van de inbreng van partijen. Dit komt neer op 42,7% IenM en 57,3% HbR. Hierbij is het risico dat IenM draagt gemaximeerd op € 16,65 mln. Dit is 15% van de netto bijdrage aan het Theemswegtracé. Dit risico is niet groter dan wanneer IenM de terugvaloptie van de grootschalige renovatie van de bestaande Calandbrug zou realiseren. Nu de omvang van de TEN-T-subsidie bekend is, zal het havenbedrijf de komende periode verder werken aan een kostendekkend plan. Het HbR heeft toegezegd uiterlijk in december 2015 een besluit te nemen. De planning van het project (realisatie in 2020) kan dan worden gerealiseerd en aan de eis van de TEN-T subsidie (realisatie in 2020) kan dan worden voldaan. Ik constateer dat er een forse TEN-T-bijdrage ligt, maar ik kan niet vooruitlopen op het besluit van het havenbedrijf.

Terugvaloptie grootschalige renovatie

Als het alternatief Theemswegtracé onverhoopt toch niet gerealiseerd kan worden zal de Structuurvisie worden teruggetrokken en neem ik een nieuw besluit. Er zal dan worden teruggevallen op de grootschalige renovatie van de bestaande Calandbrug. Dit betekent dat de huidige Calandbrug dan zo wordt gerenoveerd dat de levensduur ervan met minimaal 50 jaar wordt verlengd. Ik heb hiervoor € 158 mln gereserveerd. Reden om nu de definitieve structuurvisie vast te stellen is om de vervolgplanning van het project, resulterend in oplevering van het Theemswegtracé in 2020, te kunnen halen en de TEN-T bijdrage van de EC te waarborgen.

Vervolgproces

De voorkeursoplossing wordt verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase ter voorbereiding op het ontwerptracébesluit (2016). Het havenbedrijf Rotterdam neemt in de planuitwerkingsfase de coördinatie van het project van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu over. Uiterlijk in december 2015 zal ik u informeren over het besluit van HbR om wel of niet over te gaan tot realisatie van het Theemswegtracé.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld